



A6




**Method to determine the loading state of a particulate filter**

**Patent number:** EP1281843  
**Publication date:** 2003-02-05  
**Inventor:** BARTSCH ARNO (FR); BLANCHON SYLVAIN (FR); HEKIMIAN GEORGES (FR)  
**Applicant:** RENAULT SA (FR)  
**Classification:**  
- **international:** F01N9/00; F01N3/023  
- **european:** F01N9/00F  
**Application number:** EP20020291929 20020730  
**Priority number(s):** FR20010010286 20010801

**Also published as:**

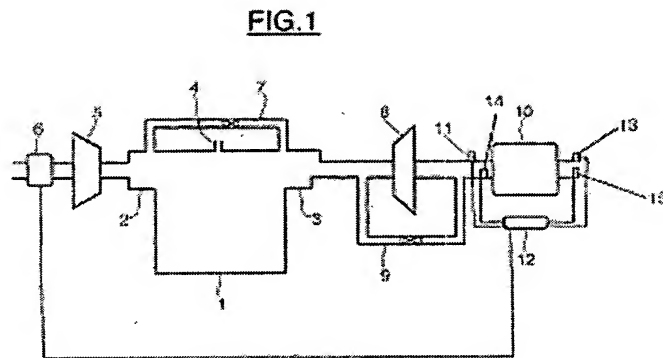
 FR2828236 (A1)  
 EP1281843 (A3)

**Cited documents:**

 EP1103702  
 EP0587146  
 EP1081347

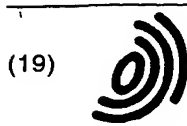
**Abstract of EP1281843**

An internal combustion engine (1) has a particle filter (10) with temperature (11,13) and pressure sensors (14,15) and an input air flow meter (6). A control unit (12) receives the data and calculates the trapped mass from a formula which links it with pressure difference and air flow and uses coefficients which take account of the accretion of incombustible material with length of use.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



(19)

Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11)

**EP 1 281 843 A2**

(12)

**DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

(43) Date de publication:  
05.02.2003 Bulletin 2003/06

(51) Int Cl.7: **F01N 9/00, F01N 3/023**

(21) Numéro de dépôt: 02291929.4

(22) Date de dépôt: 30.07.2002

(84) Etats contractants désignés:  
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR  
IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR**  
Etats d'extension désignés:  
**AL LT LV MK RO SI**

(72) Inventeurs:  
• **Hekimian, Georges**  
92300 Levallois (FR)  
• **Bartsch, Arno**  
91510 Lardy (FR)  
• **Blanchon, Sylvain**  
92500 Rueil Malmaison (FR)

(30) Priorité: 01.08.2001 FR 0110286

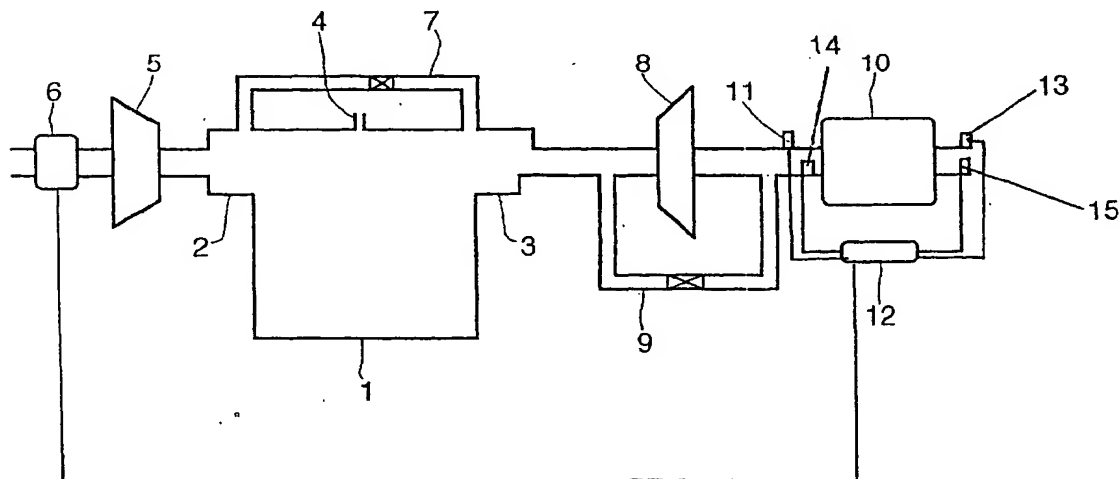
(71) Demandeur: **Renault s.a.s.**  
92100 Boulogne Billancourt (FR)

**(54) Procédé de détermination du chargement d'un filtre à particules**

(57) Procédé de détermination du chargement en suies d'un filtre à particules (10), du type utilisé en aval d'un moteur à combustion interne (1), le filtre (10) devant être régénéré périodiquement par combustion des suies avant d'atteindre un chargement trop élevé, par lequel le chargement (c) est déduit de la pression différentielle  $\Delta P$  (12) amont-aval du filtre à particules (10) et d'une grandeur  $Q_{vol}$  représentative du débit des gaz traversant le filtre à particules (10), caractérisé en ce que le chargement est déduit de la formule suivante :

$$\Delta P = f(Q_{vol}, m)$$

dans laquelle m correspondant à la masse de suies piégées dans le filtre à particules, la fonction  $f(Q_{vol}, m)$  comprenant au moins un jeu de coefficients déterminés par expérience qui prend en compte la réduction du volume utile du filtre à particules liée à l'accumulation de résidus non combustibles dans le filtre.

**FIG.1****EP 1 281 843 A2**

## Description

[0001] La présente invention concerne le domaine de l'épuration des gaz d'échappement d'un moteur à combustion interne, par exemple de véhicule automobile, et plus particulièrement un procédé pour déterminer le chargement en suies d'un filtre à particules.

[0002] La présence d'un filtre à particules dans la ligne d'échappement d'un moteur à combustion interne en particulier d'un moteur diesel, permet de diminuer considérablement la quantité des particules, poussières et autres suies émises dans l'atmosphère et de satisfaire ainsi aux normes antipollution.

[0003] Au cours du fonctionnement du moteur à combustion interne, le filtre à particules se charge progressivement d'hydrocarbures imbrûlés dont l'accumulation finit par dégrader les performances du filtre et celles du moteur car se traduisant par une augmentation de la pression différentielle entre l'amont et l'aval du filtre et donc de la contre pression d'échappement du moteur. Il s'avère donc nécessaire de régénérer périodiquement le filtre, opération qui est effectuée par la mise en combustion des particules dans le filtre.

[0004] Cette régénération thermique est de préférence effectuée seulement lorsque le filtre atteint une certaine charge qui peut être déterminée en fonction de la perte d'efficacité du filtre, en fonction de l'augmentation de la pression différentielle ou en fonction d'un risque de destruction du filtre par échauffement excessif lors de la régénération par combustion d'une quantité trop importante de particules de suies.

[0005] Classiquement, une opération de régénération est déclenchée au bout d'un certain intervalle de temps, ou de distance parcourue, mais sans tenir compte de la charge réelle du filtre, ce qui aboutit à tenir compte des conditions les pires pouvant survenir et à régénérer le filtre fréquemment.

[0006] Ainsi, il est important de maîtriser au mieux le déclenchement des phases de régénération pour éviter des régénérations trop fréquente surconsomatrices de carburant. Il est donc avantageux de déterminer au plus juste le niveau de chargement du filtre à particule pour déclencher les phases de régénération uniquement lorsque le chargement maximum autorisé est atteint.

[0007] Des procédés et des dispositifs ont donc été développés pour optimiser les opérations de régénération utilisant une estimation du chargement réel du filtre, estimation de la charge notamment déduite de la nature de la pression différentielle régnant entre l'amont et l'aval du filtre.

[0008] On connaît ainsi par le document EP-587146, un procédé de régénération d'un filtre à particules équipant un moteur atmosphérique ou turbochargé. Selon ce document, la régénération du filtre est déclenchée sitôt que le chargement du filtre excède une valeur prédéterminée. Ce chargement est déduit de la pression différentielle régnant entre l'entrée et la sortie du filtre, notée  $\Delta P$ , par la relation suivante  $\Delta P = c \cdot A$ ,

$c$  = chargement du filtre

$A$  = grandeur caractéristique de l'écoulement des gaz à travers le moteur.

[0009]  $A$  est déterminé en fonction du rapport entre le produit du régime du moteur par la pression dans le collecteur d'admission et par la température moyenne entre l'amont et l'aval du filtre à particules, et le produit de la température dans le collecteur d'admission par la pression en amont du filtre à particules.

[0010] Cependant, le fonctionnement du moteur, les régénérations successives ainsi qu'éventuellement l'utilisation d'additifs de carburant pour permettre la régénération du filtre à particule encrassent le filtre de résidus non combustibles et diminue sa capacité de filtration. Aucun des dispositifs de l'art antérieur ne prend en compte cet encrassement dans la détermination du niveau de chargement du filtre ce qui conduit à une augmentation inutile de la fréquence des phases de régénération et donc à une surconsommation de carburant et dans certain cas à une dégradation du filtre à particules.

[0011] La présente invention a pour objet de déterminer le chargement d'un filtre à particules de façon plus précise que l'art antérieur connu.

[0012] Le procédé de détermination du chargement en suies, selon l'invention, est destiné à un filtre à particules, du type utilisé en aval d'un moteur à combustion interne, le filtre devant être régénéré périodiquement par combustion des suies avant d'atteindre un chargement trop élevé.

[0013] Ce but est atteint par un procédé de détermination du chargement en suies d'un filtre à particules, du type utilisé en aval d'un moteur à combustion interne, le filtre devant être régénéré périodiquement par combustion des suies avant d'atteindre un chargement trop élevé, par lequel le chargement  $m$  est déduit de la pression différentielle  $\Delta P$  amont-aval du filtre à particules et d'une grandeur  $Q_{vol}$  représentative du débit des gaz traversant le filtre à particules, caractérisé en ce que le chargement est déduit de la formule suivante :

$$\Delta P = f(Q_{vol}, m)$$

dans laquelle  $m$  correspondant à la masse de suies piégées dans le filtre à particules,

la fonction  $f(Q_{vol}, m)$  comprenant au moins un jeu de coefficients déterminés par expérience qui prend en compte

la réduction du volume utile du filtre à particules liée à l'accumulation de résidus non combustibles dans le filtre.

**[0014]** Selon une autre variante de réalisation, la valeur seuil de déclenchement de la phase de régénération est déterminée en fonction du volume utile ( $V_{\text{utile}}$ ) du filtre à particule définie par la formule :

$$V_{\text{utile}} = V_{\text{FAP}} - (V_{\text{res}}/1000)/b$$

dans laquelle  $V_{\text{FAP}}$  représente le volume initial du filtre à particule,

$V_{\text{res}}$  représente le volume des résidus défini par la formule  $m_{\text{res}}/\rho_{\text{res}}$

$m_{\text{res}}$  représente la masse de résidus accumulés dans le filtre à particules

$b$  représente la fraction, en volume, du filtre à particules qui peut être occupée par les résidus.

**[0015]** D'autres particularités et avantages de la présente invention apparaîtront plus clairement dans la description ci-après faite en référence au dessin annexé dans lequel :

la figure 1 représente un schéma d'un moteur à combustion interne équipé d'un filtre à particules apte à mettre en oeuvre le procédé selon l'invention.

**[0016]** Comme on peut le voir sur la figure 1, un moteur 1 pourvu d'un collecteur d'admission 2, d'un collecteur d'échappement 3, et d'un système d'injection 4, est alimenté en air par un compresseur 5 en amont duquel se trouve disposé un débitmètre d'air 6 apte à mesurer le débit massique d'air frais entrant. Dans l'exemple de réalisation de la figure 1, le moteur 1 est équipé d'un système de recirculation des gaz d'échappement qui se présente sous la forme d'un bipasse 7 disposé entre le collecteur d'échappement 3 et le collecteur d'admission 2, qui permet d'introduire dans le collecteur d'admission 2 une fraction des gaz issus de la combustion se trouvant dans le collecteur d'échappement 3. Le by-pass 7 est commandé par une unité électronique de commande du moteur.

**[0017]** Le collecteur d'échappement 3 est relié à une turbine 8 entraînant en rotation le compresseur 5. Dans l'exemple de réalisation de la figure 1, la turbine est pourvue d'un by-pass.

**[0018]** Un filtre à particule 10 est disposé en aval de la turbine 8. Un capteur 11 respectivement 13 de température et un capteur 14, respectivement 15 de pression sont placés en amont respectivement en aval du filtre 10 à particules, ces capteurs 12, 13, 14, 15 fournissent des signaux représentatifs de la température et de la pression amont et aval à l'unité électronique de commande 12 du moteur 1. L'unité 12 de commande électronique reçoit également le signal généré par le débitmètre 6.

**[0019]** Un catalyseur d'oxydation non représenté peut être disposé sur la ligne d'échappement en amont ou en aval du filtre 10 à particules. De même, le filtre à particules 10 peut comporter une imprégnation catalytique.

**[0020]** L'unité 12 de commande électronique comporte des moyens de mémorisation et des moyens de calculs par lesquels il exploite les informations précitées pour estimer le chargement du filtre à particule et déclencher des moyens de régénération de ce dernier lorsque ce chargement excède une valeur prédéterminée.

**[0021]** La demande a constaté que le procédé de l'art antérieur pour déterminer le chargement du filtre à particules n'était pas satisfaisant. En effet, comme expliqué précédemment le fonctionnement du moteur, les régénérations successives et certains moyens de régénération encrassent le filtre à particules 10. Cet encrassement se traduit par l'accumulation de résidus non combustibles dans les canaux du filtre à particules 10 en réduisant ainsi sa capacité de filtration.

**[0022]** Une méthode de régénération connue utilise en additif, le Cérium, ajouté au carburant pour abaisser la température de combustion de suite. Cet additif ainsi que l'huile inévitablement brûlée lors du fonctionnement du moteur introduit dans les gaz d'échappement des composés métalliques non combustibles qui forment les résidus. De même, des cendres résultant de la combustion des suies dans le filtre à particules peuvent également former des résidus dans les canaux du filtre à particules.

**[0023]** Cette accumulation de résidus dans les canaux a pour conséquent de modifier la perte de charge aux deux extrémités du filtre à particules. Or, selon l'art antérieur la perte de charge est utilisée pour déterminer le niveau de chargement du filtre à particules. Par conséquent, la présence de résidus perturbe la correspondance entre la perte de charge et le niveau de chargement du filtre à particules. En effet, à débit volumique identique et à chargement égal, l'accumulation de résidus se traduit par une augmentation de la perte de charge par rapport à un filtre à particules sans résidus.

**[0024]** Ainsi, les stratégies de reconnaissance de chargement de l'art antérieur qui donnent de bon résultat avec un filtre à particules neuf, surestiment le niveau de chargement du filtre à particules lorsque ce dernier se charge en résidus. Comme expliqué précédemment, cette surestimation conduit à une augmentation du nombre de régénération et donc à une surconsommation de carburant.

**[0025]** Le principe de l'invention est donc de prendre en compte le vieillissement du filtre à particules qui se traduit,

notamment, par l'accumulation progressive des résidus dans le procédé de reconnaissance du niveau de chargement du filtre à particules.

[0026] Ainsi selon le procédé selon l'invention l'estimation du niveau de chargement est donnée à partir de la relation :

$$(1) \Delta P = f(Q_{vol}, m)$$

m : masse de suies accumulée dans le filtre à particules

Qvol : débit volumique traversant le filtre à particules

[0027] Cette relation est ensuite calibrée, par l'intermédiaire de coefficients appropriés qui prennent en compte le niveau de vieillissement du filtre à particules représenté notamment par la quantité de résidus accumulés dans le filtre à particules. Ces coefficients sont déterminés à partir d'essais pour déterminer la quantité de résidus en fonction de la distance parcourue par le véhicule.

[0028] Au final, on obtient une cartographie ou un modèle pour chaque coefficient en fonction de la quantité de résidus.

[0029] Selon un autre mode de réalisation, la modélisation du niveau de chargement est donnée par l'équation parabolique suivante :

$$(2) \Delta P = (a_1 \times m^2 + a_2 \times m + a_3) Q_{vol}^2 + (a_4 \times m + a_5) Q_{vol}$$

$\Delta P$  : différentiel de pression entre l'amont et l'aval du filtre à particules

m : masse de suies accumulée dans le filtre à particules

Qvol : débit volumique traversant le filtre à particules

[0030] Les  $a_i$  correspondent à des coefficients correcteurs qui prennent en compte le vieillissement du filtre à particule se traduisant par une diminution de son volume utile par l'accumulation de résidus. Dans la pratique, les valeurs des coefficients  $a_i$  sont calculées à partir de résultats de tests et/ou d'essais. Ces tests et essais ont pour objectif de quantifier l'usure du filtre à particules en fonction de la distance parcouru.

[0031] Au final, on obtient une cartographie ou un modèle pour chaque coefficient en fonction de la quantité de résidus.

[0032] Selon une variante de réalisation, ainsi, un jeu de coefficients  $a_i$  est déterminé pour chaque tranche successive, par exemple de 10000km parcouru.

[0033] Ainsi, pour une tranche déterminée de kilométrage, par exemple 0 à 9999km ou 10000 à 19999km ou 20000 à 29999km etc., le niveau de chargement du filtre à particules est déterminé par des couples de mesure  $\Delta P$ , Qvol et le modèle ou la cartographie associés avec les coefficients  $a_i$  correspondants. De même que pour la demande de brevet FR2781251 déposé par la demanderesse la valeur de la masse de suie m est retrouvée à partir d'au moins trois couples de mesures  $\Delta P$ , Qvol. En effet, la relation (2) est parabolique. Les couples de mesure doivent être suffisamment rapprochés dans le temps pour bien correspondre au niveau de chargement du filtre.

[0034] Ainsi, pour déterminer la masse de suie accumulée dans le filtre à particule, une étape d'acquisition est déclenchée pour acquérir pendant une période de temps maximum déterminée au moins trois couples de mesures  $\Delta P$ , Qvol. La masse de suie m est ensuite retrouvée par l'intermédiaire de la relation (2) en fonction des valeurs des coefficients  $a_i$ .

[0035] Ainsi, on comprend la masse de suie m est déterminée avec plus de précision puisqu'elle prend en compte le niveau de vieillissement du filtre à particules.

[0036] Selon une variante de réalisation, le débit volumique Qvol peut être déterminé à partir de la relation suivante :

$$Q_{vol} = (M_{air} + M_c) T N / P$$

dans laquelle  $M_{air}$  représente le débit d'air entrant dans le moteur

$M_c$  représente le débit de carburant introduit dans les chambres de combustion du moteur

T représente la température des gaz d'échappement en amont du filtre à particules

P représente la pression en amont du filtre à particules

N représente le régime moteur.

[0037] Cette relation est décrite dans le brevet français FR2781251 déposé par la demanderesse. Cette relation

permet de prendre en compte uniquement le débit des gaz entrants réellement dans le filtre à particules.

[0038] Comme expliqué précédemment, une phase de régénération est déclenchée lorsque que la masse de particules atteint une valeur déterminée. Selon l'art antérieur, cette valeur est fixe pour l'ensemble des régénération et déterminée lorsque le filtre à particule est neuf. En fait, ce seuil correspond à une densité de particules dans le filtre favorable à une régénération optimale. En effet, une densité trop importante provoque un dégagement important de chaleur qui provoque une dégradation du filtre. Selon l'art antérieur, lors du vieillissement du filtre et en conservant le seuil défini pour un filtre neuf, la densité de particules au moment d'une régénération sera supérieure à la densité optimale. De ce fait, plus la quantité de résidus sera important plus la densité de particules au moment des particules sera importante et donc plus grand sera le risque de dégradation du filtre à particules.

[0039] Le principe de l'invention est de conserver une densité de particules constante lors des phases de régénération successives afin de conserver les conditions optimales de régénération et donc de préserver l'intégrité du filtre à particules. Pour ce faire, le niveau maximum de chargement est déterminé à partir de la détermination du volume utile du filtre à particules, calculé par la relation suivante :

$$V_{\text{utile}} = V_{\text{FAP}} - (V_{\text{res}}/1000)/b$$

dans laquelle  $V_{\text{FAP}}$  représente le volume initial du filtre à particule,

$V_{\text{res}}$  représente le volume des résidus définie par la formule  $m_{\text{res}}/\rho_{\text{res}}$

$m_{\text{res}}$  représente la masse de résidus accumulés dans le filtre à particules

$b$  est une constante et représente la fraction, en volume, du filtre à particules qui peut être occupée par les résidus.

[0040] Ainsi, à partir de la valeur du volume utile  $V_{\text{utile}}$  et en partant du principe que la densité de particules au moment des régénérations est une constante dans le temps, on en déduit la masse maximum admissible de particules. On comprend donc que la valeur seuil varie au cours du temps en fonction du vieillissement du filtre à particules.

[0041]  $b$  dépend des caractéristiques et de la géométrie du filtre à particules et est, par exemple, de l'ordre de 0,3.

[0042] Comme expliqué précédemment, la quantité de résidus accumulés dans le filtre à particules dépend notamment de la quantité de carburant consommé. En effet, la quantité de résidus est directement lié au fonctionnement du moteur. Par conséquent,  $m_{\text{res}}$  peut être déterminé en fonction de la quantité de carburant consommé.

[0043] Dans l'hypothèse où l'on considère que les résidus sont essentiellement constitués par des résidus d'additifs, par exemple de Cérium, on obtient :

$$m_{\text{res}} = q_{\text{Carb}} \times 0.84 \times 10^3 \times 30.10^6 \times 172/140$$

$$\rho_{\text{res}} = 0.39 \text{ g/cm}^3$$

$q_{\text{Carb}}$  représente la quantité de carburant depuis la mise en service du filtre à particule.

[0044] Bien entendu, l'invention n'est pas limitée au mode de réalisation qui vient d'être décrit qu'à titre d'exemple.

## Revendications

1. Procédé de détermination du chargement en suies d'un filtre à particules, du type utilisé en aval d'un moteur à combustion interne, le filtre devant être régénéré périodiquement par combustion des suies avant d'atteindre un chargement trop élevé, par lequel le chargement ( $m$ ) est déduit de la pression différentielle ( $\Delta P$ ) amont-aval du filtre à particules et d'une grandeur ( $Q_{\text{vol}}$ ) représentative du débit des gaz traversant le filtre à particules, **caractérisé en ce que** le chargement est déduit de la formule suivante :

$$\Delta P = f(Q_{\text{vol}}, m)$$

dans laquelle  $m$  correspondant à la masse de suies piégées dans le filtre à particules,

la fonction  $f(Q_{\text{vol}}, m)$  comprenant au moins un jeu de coefficients déterminés par expérience, qui prend en compte la réduction du volume utile du filtre à particules liée à l'accumulation de résidus non combustibles dans le filtre.

2. Procédé de détermination du chargement en suies d'un filtre à particules selon la revendication 1, **caractérisé en ce que** la formule  $\Delta P=f(Q_{vol},m)$  est :

$$\Delta P=(a_1 \times m^2 + a_2 \times m + a_3)Q_{vol}^2 + (a_4 \times m + a_5)Q_{vol}$$

les coefficients  $a_i$  étant déterminés par expérience et sont représentatifs de la diminution du volume utile du filtre à particules lié à la présence de résidu dans le filtre à particules

3. Procédé de détermination du chargement en suies d'un filtre à particules selon la revendication 2, **caractérisé en ce que** les coefficients  $a_i$  sont définis pour différents états de vieillissement du filtre à particules chaque état successif correspondant à une distance parcourue par le véhicule équipé du filtre à particules.

4. Procédé de détermination du chargement en suies d'un filtre à particules selon l'une des revendications 1 à 3, **caractérisé en ce que** le débit volumique est défini par la formule :

$$Q_{vol}=(M_{air}+M_c)TN/P$$

dans laquelle  $M_{air}$  représente le débit d'air entrant dans le moteur  
 $M_c$  représente le débit de carburant introduit dans les chambres de combustion du moteur  
 $T$  représente la température des gaz d'échappement en amont du filtre à particules  
 $P$  représente la pression en amont du filtre à particules  
 $N$  représente le régime moteur.

5. Procédé de détermination du chargement en suies d'un filtre à particules selon l'une des revendications 1 à 4, **caractérisé en ce que** le procédé comprend une étape de déclenchement d'une phase de régénération du filtre à particules lors que la masse de suies  $m$  est supérieure à une valeur seuil déterminée, cette valeur est déterminée de sorte que pour toutes les phases de régénération la densité de particules dans le filtre soit constante.

6. Procédé de détermination du chargement en suies d'un filtre à particules selon la revendication 5, **caractérisé en ce que** la valeur seuil de déclenchement de la phase de régénération est déterminée en fonction du volume utile ( $V_{utile}$ ) du filtre à particule définie par la formule :

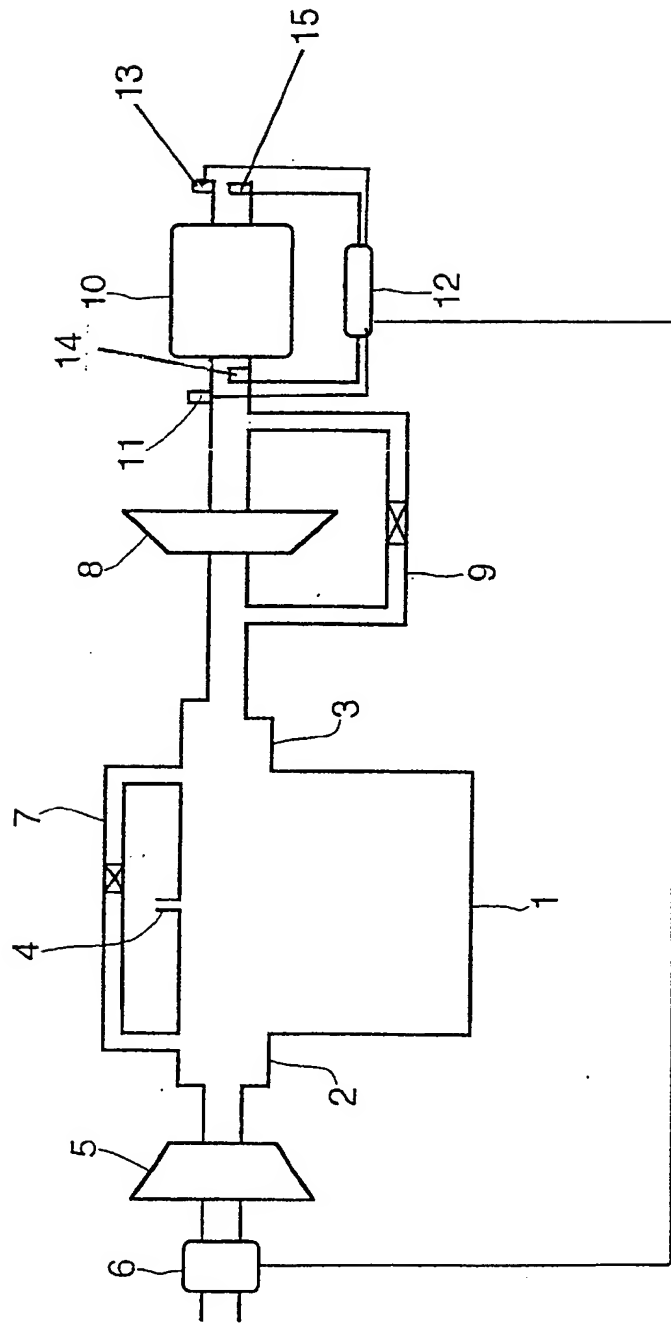
$$V_{utile}=V_{F\grave{a}P} \cdot (V_{res}/1000)/b$$

dans laquelle  $V_{F\grave{a}P}$  représente le volume initial du filtre à particule,  
 $V_{res}$  représente le volume des résidus définie par la formule  $m_{res}/\rho_{res}$   
 $m_{res}$  représente la masse de résidus accumulés dans le filtre à particules  
 $b$  représente la fraction, en volume, du filtre à particules qui peut être occupée par les résidus.

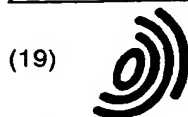
7. Procédé de détermination du chargement en suies d'un filtre à particules selon la revendication 5 ou 6, **caractérisé en ce que** la masse ( $m_{res}$ ) de résidus est déterminée en fonction de la quantité de carburant consommé depuis la mise en service du filtre à particule.



**FIG.1**



**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) **EP 1 281 843 A3**

(12)

## DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(88) Date de publication A3:  
22.10.2003 Bulletin 2003/43

(51) Int Cl.7: **F01N 9/00, F01N 3/023**

(43) Date de publication A2:  
05.02.2003 Bulletin 2003/06

(21) Numéro de dépôt: **02291929.4**

(22) Date de dépôt: **30.07.2002**

(84) Etats contractants désignés:  
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR**  
**IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR**  
Etats d'extension désignés:  
**AL LT LV MK RO SI**

(30) Priorité: **01.08.2001 FR 0110286**

(71) Demandeur: **Renault s.a.s.**  
**92100 Boulogne Billancourt (FR)**

(72) Inventeurs:  
• **Hekimian, Georges**  
**92300 Levallois (FR)**  
• **Bartsch, Arno**  
**91510 Lardy (FR)**  
• **Blanchon, Sylvain**  
**92500 Rueil Malmaison (FR)**

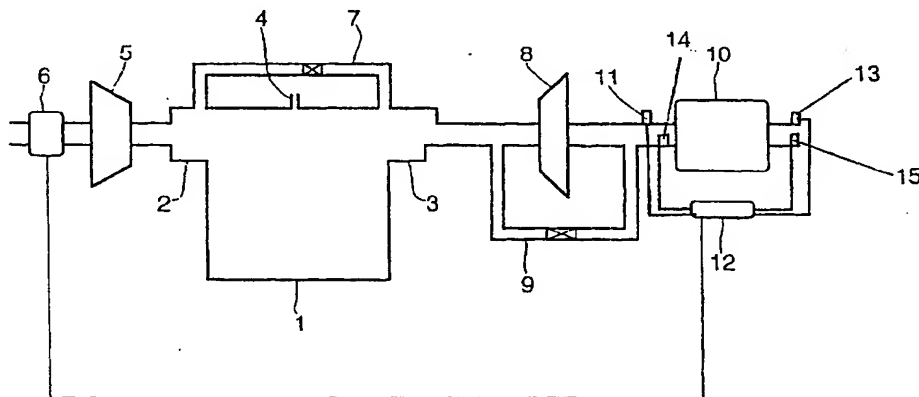
### (54) Procédé de détermination du chargement d'un filtre à particules

(57) Procédé de détermination du chargement en suies d'un filtre à particules (10), du type utilisé en aval d'un moteur à combustion interne (1), le filtre (10) devant être régénéré périodiquement par combustion des suies avant d'atteindre un chargement trop élevé, par lequel le chargement (c) est déduit de la pression différentielle  $\Delta P$  (12) amont-aval du filtre à particules (10) et d'une grandeur  $Q_{vol}$  représentative du débit des gaz traversant le filtre à particules (10), caractérisé en ce que le chargement est déduit de la formule suivante :

$$\Delta P = f(Q_{vol}, m)$$

dans laquelle m correspondant à la masse de suies piégées dans le filtre à particules, la fonction  $f(Q_{vol}, m)$  comprenant au moins un jeu de coefficients déterminés par expérience qui prend en compte la réduction du volume utile du filtre à particules liée à l'accumulation de résidus non combustibles dans le filtre.

**FIG.1**



EP 1 281 843 A3



Office européen  
des brevets

## RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande

EP 02 29 1929

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.7)
A	EP 1 103 702 A (RENAULT) 30 mai 2001 (2001-05-30) * colonne 7, ligne 23 - colonne 9, ligne 28; figures *	1,4,5	F01N9/00 F01N3/023
D,A	EP 0 587 146 A (EBERSPAECHER J) 16 mars 1994 (1994-03-16) * abrégé; figures *	1	
A	EP 1 081 347 A (FORD GLOBAL TECH INC) 7 mars 2001 (2001-03-07) * page 4, ligne 8 - page 8, ligne 12; figures *	1	
A	PONTIKAKIS, KOLTSAKIS, STAMATELOS: "Dynamic Filtration Modeling in Foam Filters for Diesel Exhaust" CHEM. ENG. COMM., 'en ligne! vol. 00, 2001, pages 1-26, XP002196576 Extrait de l'Internet: <URL:http://www.mie.uth.gr/labs/ltte/ltte-eng/info/..%5Cpubs%5Ct011009d.pdf> 'extrait le 2002-04-18!		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.7) F01N
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche <b>LA HAYE</b>		Date d'achèvement de la recherche <b>3 septembre 2003</b>	Examineur <b>Sideris, M</b>
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	

EPO FORM 1503 03 02 (P04C02)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE  
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET EUROPEEN NO.**

EP 02 29 1929

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche européenne visé ci-dessus.  
Lesdits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du  
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets.

03-09-2003

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication		Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
EP 1103702	A	30-05-2001	FR	2801635 A1	01-06-2001
			FR	2801641 A1	01-06-2001
			DE	60002652 D1	18-06-2003
			EP	1103702 A2	30-05-2001
EP 0587146	A	16-03-1994	DE	4230180 A1	10-03-1994
			AT	149634 T	15-03-1997
			DE	59305582 D1	10-04-1997
			EP	0587146 A2	16-03-1994
			JP	7091227 A	04-04-1995
			US	5511413 A	30-04-1996
EP 1081347	A	07-03-2001	EP	1081347 A1	07-03-2001
			DE	69907174 D1	28-05-2003

EPO FORM P0480

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**